Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa, Série 91, nº 7-12, julho-dezembro/1973, pp. 227-252

OS GRANDES DESAFIOS AO BRASIL DE HOJE (*)

HERMES DE ARAÚJO OLIVEIRA
Coronel do Corpo do Estado-Maior de Exército

I

DEFINIÇÃO DOS DESAFIOS

1 — No continente sul-americano, quatro grandes factores geográficos actuam decisivamente: de um lado, a costa marítima do Oceano Pacífico e, do outro lado, a costa marítima do Oceano Atlântico; ao norte, a imensa cortadura fluvial do Amazonas e, a sul, a bacia do Rio da Prata.

Pode ser-se levado a admitir, numa primeira análise superficial, que estes factores geográficos, por se contraporem simetricamente, chegam a equilibrar-se. Tal não sucede, porém.

A costa marítima do Pacífico tem contra si uma série de influências desfavoráveis. Oferece poucos portos seguros e nela desaguam raros e minguados rios, com a agravante de ser varrida por maremotos terríveis e provocados pelos abalos sísmicos que, com frequência, sacodem a Cordilheira dos Andes, bordada de inúmeros vulcões — os maiores do mundo — em actividade muitos deles. Depois, não só ao longo dessa costa marítima existem verdadeiros desertos mas também aquela cordilheira, porque a acompanha em toda a sua extensão de muito perto, caindo sobre ela abruptamente, só de longe em longe apresenta «quebradas» por onde é possível escalar os planaltos interiores, e mesmo assim com imensos e duros sacrifícios. A posição geográfica desta costa marítima, a enfrentar a vastidão deserta do Oceano Pacífico e colocada a imensa distância dos focos de civilização — que só podem ser atingidos por caminhos eriçados de

(*) Conferência realizada na Sociedade de Geografia, em 21 de Março de 1973.

dificuldades — faz com que o sinal a dar a este factor geográfico seja de carácter francamente negativo.

Bem diferentes são as características da costa marítima do Oceano Atlântico. Na realidade, apresenta, em toda a sua extensão, portos, baías, enseadas, todos de fácil acesso e segura ancoragem, e, ao contrário dos rios da costa do Pacífico — curtos, de poucas águas e cheios de cachoeiras, rápidos e cataratas — os da costa atlântica apresentam-se como verdadeiras estradas de água, com longo percurso, amplamente navegáveis, em grande número, e, ao desembocarem no mar, já percorreram milhares de quilómetros, carreando os produtos de toda a natureza da vasta área interior do continente. Acresce a circunstância de serem serenas e mansas as águas do Atlântico, favoráveis as correntes marítimas e suaves os ventos alísios: não há ciclones nem tufões nem maremotos. Situada em relativa proximidade da África, esta costa não só facilita alcançar-se com rapidez os maiores centros de civilização mas também constitui passagem obrigatória para os países sul-americanos, visto dispor de várias «esquinas do mundo» — das quais importa destacar os aeroportos de Belém e do Natal, o primeiro, porta de saída para o Mar das Antilhas e, o segundo, testa do chamado «Estreito de Dacar», entre a África e a América do Sul —. Como consequência, o factor geográfico da costa marítima atlântica é altamente positivo.

O factor geográfico representado pelo rio Amazonas caracteriza-se pela singular disposição de correr de oeste para leste, ao longo do equador, por milhares de quilómetros, amplo, poderoso, navegável para além dos 3000 km. da sua foz por barcos de alto porte que avançam até ao coração do continente, fazendo de cidades ribeirinhas — Belém, Santarém, Manaus, Iquitos — autênticos portos de mar. Os seus afluentes — Tocantins, Xingu, Tapajoz, Madeira, Rio Negro, Rio Branco, Purus, Juruá — todos eles enormes, navegáveis centenas de quilómetros, drenam as águas de mais de metade do continente sul-americano e intercomunicam-se com todas as outras bacias fluviais deste continente, desenhando uma imensa rede, que apunhala a floresta. Pelo seu valor como agente de intercâmbio comercial, pelas inúmeras cidades que lhe são ribeirinhas, por ser caminho natural do «hinterland» para os grandes focos de civilização, o Amazonas torna-se um factor geográfico positivo também e de valor muito acentuado.

Já a bacia do Rio da Prata sente pesar sobre si o signo da imensa distância a que se encontra dos centros de civilização. Os principais elementos que o formam — os rios Paraguai e Paraná — correm sempre na direcção geral norte-sul, e só quase a chegar à foz é que o Rio da Prata inflecte para leste. Poucas são as cidades ribeirinhas, e as regiões banhadas por aqueles elementos, e outros, são baixas, alagadiças e de clima duro, que não favorece a economia local. Por outro lado, a imensa massa de areias, barros, terras e detritos carreada de muito longe pelo rio soma-se à que é arrancada à planície do «pampa», formada de terra frágil, facilmente erosionada e transportada, pelo que o rio cava conti-

nuamente novos canais para a massa das suas águas — aterra aqui, entope ali, cria uma praia além, faz aparecer uma ilha mais adiante — acentuando-se a ameaça de deixar de banhar, muito em breve, a grande cidade de Buenos Aires, que acabará por ficar a alguns quilómetros da sua margem direita. Como consequência, o acesso do Rio da Prata ao Atlântico sofre sérios precalços, exigindo balisamento contínuo dos canais, vigilância atenta, pilotos peritos, dragagens permanentes, despesas elevadas, o que não impede, de quando em vez, o encalhe de navios que buscam ou deixam aquele porto. Um simples vento mais forte retém as águas do rio, impedindo por horas, quando não por dias, o tráfego na sua embocadura. Quer dizer, o factor geográfico Rio da Prata é nitidamente de valor negativo.

Conclui-se assim, logicamente, que a geografia da América do Sul beneficia altamente um país por conter os dois factores geográficos positivos — a costa marítima do Atlântico e o rio Amazonas, na sua maior parte —. Esse país é o Brasil cujos destinos são regidos por tais factores, que se somam para o efeito. Como consequência desta sua posição privilegiada, ocupa ele lugar de destaque no continente sul-americano. Em boa verdade, o Brasil é a chave da América do Sul que, por sua vez, será o que ele for.

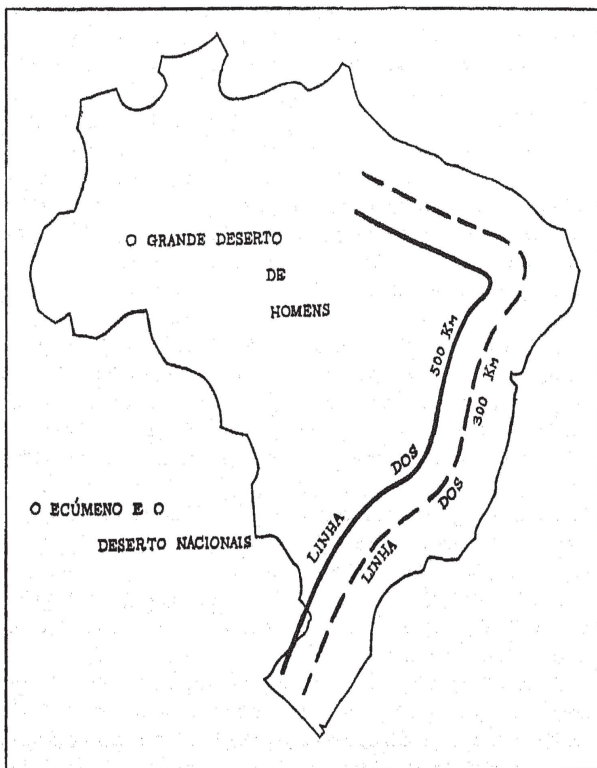
2 — Circunda-o uma cintura de países unidos, acima de quaisquer dissenções, por uma mesma origem hispânica, uma semelhança de tradições históricas entrelaçadas e, sobretudo, uma unidade linguística, sem considerar os costumes e a cultura, embora hoje bastante diferenciados pela desigual contribuição dos contingentes nativos e pela força modeladora do meio físico diverso. Velhas desconfianças e litígios as separam, sem dúvida, mas não parecem de molde a impedir uma composição de interesses e uma conjugação de esforços, quando se trate de satisfazer todas as ambições e todos os ressentimentos à custa do vizinho exótico, hoje, para eles, rico demais.

De entre estes países destacam-se três pelo seu potencial — a Argentina, a sul, a Colômbia, a noroeste, e o Peru, a oeste — para não falar no Chile, por não ter fronteiras com ele.

Mesmo articulados em blocos — tanto o antigo Vice-Reinado da Prata, contando com o recurso das economias chilena e uruguaia, como a grande Colômbia, acrescida da Venezuela e do Equador — o potencial de cada um deles apresenta-se, de momento, ainda bastante inferior ao do Brasil, que constitui, sem dúvida, o elemento fundamental do continente.

Com efeito, situado na parte oriental deste, é uma das grandes unidades terrestres, com dimensões enormes: abrange mais de 8,5 milhões de km² — dos quais mais de meia centena de milhares são de águas interiores — o que representa 1/60 do planeta em que vivemos e 1/17 da sua superfície terrestre e quase metade da área total do continente. Resulta daí ocupar o quarto lugar — apenas

precedido da Rússia, da China e do Canadá — entre os países possuidores de maior superfície contínua. Estende-se ao longo de 4370 km. no sentido norte-sul e de 4320 km. no sentido leste-oeste, dando-lhe o Oceano Atlântico uma costa marítima de 7637 km. e desenvolvendo-se a sua fronteira terrestre por 16 432 km.

O limite avançado da conquista efectiva do território — se, como tal, se considerar uma densidade mínima de 5 hab./km² que, correspondia, desse modo,

ainda há escassa meia dúzia de anos, à densidade populacional média do país — não vai além dos 500 km., contados a partir da costa para o interior, sendo de salientar que 3/4 da população brasileira estão concentrados hoje em uma faixa litorânica com cerca de 300 km. de largura. Para oeste daquela fronteira de civilização, além de uma ou outra penetração mais funda, apenas existem algumas

ilhas dispersas de população, destacando-se então o enorme *espaço vazio*, com menos de 1 hab./km². Quer dizer, há, para oeste e a seguir ao *ecúmeno* nacional —pouco mais de 1/3 da área total do país— o Brasil marginal: vazio, inexplorado na sua maior parte, desvitalizado pela falta de gente, a integrar na comunidade nacional e cuja grande expressão física, hoje ainda quase completamente passiva, importa valorizar.

Assim, mercê da sua fraca densidade demográfica —pouco mais de 11 hab./ /km²— da pequena disponibilidade dos recursos técnicos e da sua civilização ainda em estágio muito distante do climax, o Brasil é um país cuja «espaço económico» —o solo em efectiva exploração económica— representa uma ínfima parte do «espaço político» —o solo de facto ocupado pelos brasileiros e parte integrante da vida política nacional— por sua vez porção insignificante do «espaço físico» —aquele que está realmente englobado pelas fronteiras do país—. Na verdade, o espaço ecuménico deste mundo imenso chamado Brasil é ainda faixa relativamente estreita, ao longo do litoral atlântico, pelo que nem o espaço político coincide com o espaço físico —pois muitas são ainda as regiões imensas a desbravar— nem o espaço económico chega a ser metade do espaço político —visto bem pequenas serem as possibilidades de exploração do solo em larga escala, com proveito máximo—.

Pode dizer-se, em síntese, que o Brasil era —e em grande parte ainda é— uma franja costeira humana, a cinturar um vastíssimo deserto de homens.

É o vasto «hinterland», quase deserto ainda, à espera de vitalização, possuidor de riquezas desconhecidas que, com razão ou sem ela, a alma popular instintivamente sempre imaginou portentosa; é um espaço cuja potencialidade de atracção vem acrescido de continentalidade de outros países mediterrânicos e até mesmo de imensas áreas cisandinas de nações do Pacífico, com ameaças actuais ou potenciais que só se poderão afirmar cada vez mais com o tempo; é, além de tudo isso, uma geomorfia que faz do Brasil um país voltado para dentro e onde os grandes rios e numerosos afluentes conduzem naturalmente ao coração do continente.

Por outro lado, o continente sul-americano, pobre em homens mas rico em terras, encontra-se colocado entre a Ásia, de pensamento meditativo, e a Europa, de pensamento racional e lógico, e isolado entre dois imensos oceanos — o Pacífico e o Atlântico—. Encostado à majestosa Cordilheira dos Andes, voltou as costas ao primeiro daqueles continentes —a Ásia— e debruçou-se sobre o segundo destes oceanos —o Atlântico—. Daí, a sua vocação ser fundamentalmente ocidental e não oriental. É compreensível, pois, que a atracção do mar se exerça igualmente sobre o Brasil, até porque muito a favorece a sua situação, dominante na costa ocidental do Atlântico-sul, onde uma vasta massa do seu território se projecta para leste, a criar o estrangulamento Natal-Dacar, e uma extensa linha

de costa de quase oito milhares de quilómetros acentua a feição marítima do seu território, acessível a todas as linhas que cruzam os oceanos.

Assim, se, de um lado, está a terra, do outro lado, está o mar, não um mar qualquer, mas o oceano mais unificado do globo, o de maior vitalidade do mundo, caminho sem igual das civilizações modernas, que o liga aos centros de produção e de cultura do hemisfério norte, de onde lhe vêm e virão os mais fortes impulsos de renovação e de progresso, toda a técnica moderna, as ciências e as artes, do qual dependerá sempre a sua prosperidade. Mais: onde o vasto litoral favorável, não muito recortado é certo, mas com bons portos, em número satisfatório e em conveniente localização, e o dominante «promontório nordestino», a penetrar profundamente naquele oceano, ao encontro da África, sem falar nas duas posições avançadas de Fernando de Noronha e Trindade, lhe abrem, sem dúvida, francas perspectivas não só de alicerçar em bases sólidas aquela prosperidade, libertando-o de uma deplorável escravidão às frotas de bandeiras estranhas, mas também de garantir por ele mesmo, contra quaisquer ameaças extracontinentais, as suas extensas costas vulneráveis.

Verifica-se, assim, encontrar-se o Brasil em presença de um dilema, muito mais importante amanhã que hoje: o do antagonismo entre as forças continentais e as atracções marítimas. E se este dilema o obriga a voltar-se para terra, debruçando-se sobre si mesmo, numa luta ingente de integração da totalidade do seu espaço na vida nacional, impõe-lhe também que se volte para o mar, em busca dos contactos com as grandes civilizações mundiais, para se projectar no mundo e realizar o seu imperativo de universalidade. Cumprir estas duas missões corresponde para o Brasil a aceitar dois grandes desafios.

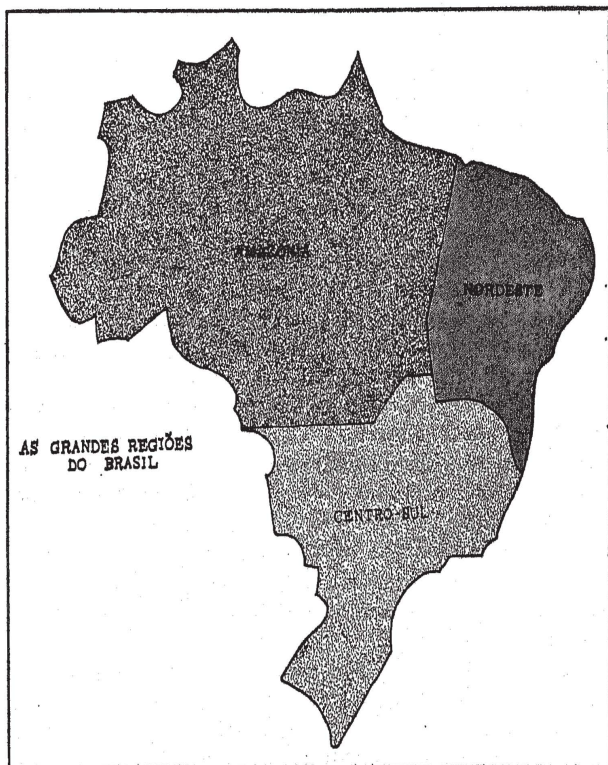
II

ANÁLISE DOS DESAFIOS

A — O desafio «AMAZÓNIA»

1 — A análise do território brasileiro do ponto-de-vista de distribuição de população e de exploração económica leva a considerar o país dividido em três grandes regiões: a Amazónia, o Nordeste e o Centro-Sul. Enquanto o Centro-Sul, com 26 % do espaço político, congrega 67 % da população e gera 83 % da renda; o Nordeste, com 15 % do espaço e 25 % da população, gera apenas 13 % da renda; e a Amazónia, com uma área equivalente a 59 % da superfície do território brasileiro, contém somente 8 % da sua população, em sua maior parte concentrada em áreas reduzidas, e a renda gerada corresponde simplesmente a 4 % da renda total do país, constituindo-se assim um enorme vazio demográfico e económico.

Não apresenta a primeira grandes contrastes com outras regiões medianamente desenvolvidas do mundo, encontrando-se mesmo nela áreas de pleno desenvolvimento ao redor de polos económicos bastante conhecidos. Distingue-se, em particular, o triângulo Rio-S. Paulo-Belo Horizonte, em torno do qual se verifica um notável adensamento demográfico, servido por um sistema de comu-

AS GRANDES REGIÕES DO BRASIL

nicações muito rico: é o núcleo central do Brasil, seu verdadeiro coração, onde se concentra a maior massa de população e de riquezas do país, a circulação é muitíssimo mais intensa, a produção se acumula, se localizam as mais importantes indústrias básicas, o dinamismo é mais poderoso e enérgico; núcleo este a estruturar-se em amplo sector que, de modo geral, abrange quase todo o Estado de S. Paulo, a maior parte de Minas Gerais, o distrito Federal, o Estado do Rio

de Janeiro e metade sul do Espírito Santo, a estender-se, depois, para uma sub-área meridional, constituída pelo Paraná e por Santa Catarina, a alargar-se, por sua vez, para englobar todo o território do Rio Grande do Sul.

Bem diferente é a situação nas outras duas grandes regiões nacionais.

Assim, no Nordeste, que se caracteriza essencialmente pelos baixos índices pluviométricos, agravados ainda pela sua má distribuição anual, e que lhe empresta carácter semi-árido na sua maior parte, chegando mesmo a apresentar algumas áreas semi-desérticas, perto de 20 milhões de habitantes acham-se dedicados a actividades primárias, enquanto os demais 7 milhões povoam as cidades e se ocupam em actividades industriais, de artesanato e serviços.

Por sua vez, a Amazónia — que ocupa uma área superior à de toda a Europa Ocidental ou a metade da dos Estados Unidos, apresenta na sua totalidade elevados índices pluviométricos e está quase inteiramente coberta pela densa floresta equatorial, tão densa que, em várias zonas, um homem que se afaste 50 metros corre o risco de ficar irremediavelmente perdido no desnorteante emaranhado vegetal — é o grande vazio nacional, que ainda hoje constitui o maior dos mistérios. Nesse território imenso, o homem continua a ser o grande ausente. A densidade demográfica supera de pouco a cifra de 1 hab./km², representando o mais extenso vazio demográfico do mundo, depois do Saara e das regiões polares. E esse vazio constitui, para o Brasil, o maior desafio.

Durante mais de quatro séculos, a Amazónia fora uma parte do Brasil apenas nominalmente. Isolada do resto do país por todos os lados, excepto ao longo de um rio e pela rota marítima, este gigantesco território — quase 56 vezes o nosso Portugal europeu — estava esquecido e a sua negligenciada população vivia uma vida solitária.

Por outro lado, dele dependerá, em grande parte, o futuro do Nordeste, esse árido e superpovoado Nordeste, onde o olhar do Homem se concentra exclusivamente a procurar uma nuvem no céu. Com efeito, a experiência da industrialização deste, adoptada há uma dúzia de anos, demonstrou ser insuficiente para a absorção da grande e crescente mão-de-obra nordestina. As próprias necessidades tecnológicas e económicas da implantação de um parque industrial moderno ditam a limitação do aproveitamento de mão-de-obra e chegam até a exercer pressão competitiva sobre os parques industriais tradicionais, face ao dilema de que ou modernizam seu equipamento e dispensam mão-de-obra ou deixam de reunir as condições económicas de sobrevivência e expansão. Acresce que a implantação de projectos agro-pecuários no Nordeste, em face das características semi-áridas da maior parte da região, não vem a desenvolver-se com a celeridade necessária à prosperidade nordestina, seja por depender intimamente de projectos de irrigação, seja por necessitar de uma mais avançada tecnologia de cultivo. Ao juntarem-se a todos estes factores as longas

estiagens, que, por vezes, martirizam o Nordeste, ressalta a necessidade de dinamizar a política de desenvolvimento dessa região, mediante a abertura de novas fronteiras agrícolas com a ocupação e a colonização de novas áreas mais apropriadas à exploração agro-pecuária. E os olhos voltaram-se naturalmente para a Amazónia, região inteiramente desconhecida.

O interesse da exploração da Amazónia vai, contudo, para além da solução do problema nordestino. Está ele sobretudo na base da aceleração do processo do desenvolvimento económico e social do Brasil, pela utilização racional e adequada das suas terras e dos seus potenciais, através de um gigantesco programa de ampliação das suas fronteiras económicas. É a consciência da indispensabilidade de integrar na economia da Nação uma área um pouco superior a metade do território nacional, conquistando-a e colonizando-a. É a consciência de dar ao Brasil a sua real e exacta dimensão.

A nova fronteira que se projecta na Amazónia é, pois, duplamente benéfica ao futuro do Brasil. Com efeito, se, por um lado, permite colocar, em suas imensas extensões de terras, os excedentes demográficos do Nordeste e nelas acolher a legião de sulistas escorraçados pelo espectro do minifúndio e cercados pela pata do boi, por outro lado, vai dar ao espaço político nacional as dimensões do seu espaço físico.

2 — Tomada a decisão, surgiu o planeamento. Oferece a Amazónia, ao homem, um rico sistema fluvial, que abrange cerca de 20 000 km de rios navegáveis. Trata-se, porém, de um sistema isolado de transporte, e a experiência tem demonstrado que a existência e a disponibilidade de um sistema com essas características, ainda que expressivo como é aquele, não motiva por si o desenvolvimento. A própria Amazónia é disso exemplo flagrante pois, se bastasse, para o progresso de qualquer território, apenas a existência de comunicações, aquela região, com a sua extraordinária rede navegável, seria de entre as mais prósperas do Brasil. Ao contrário, a rarefeita população da Amazónia, por ela condicionada, adquiriu o carácter ribeirinho, e, por dispor de escassos recursos e ser conduzida a desenvolver tendências regressivas e isolacionistas, vem a dedicar-se na sua maior parte a actividades primárias, em simples e rudimentar economia de subsistência.

A escassez relativa de comunicações tem constituído, de facto, na Amazónia, entrave à sua racional ocupação e exploração, dado que a penetração e a fixação do homem no «hinterland» apenas poderão ser estimuladas pelo acesso terrestre, contínuo, às terras mais altas e mais favoráveis às culturas, e pela ligação entre si dos rios navegáveis, por meio de estradas de rodagem que assegurem o tráfego permanente.

O imperativo do lançamento de vias terrestres de penetração e de interligação de rios decorre, pois, da necessidade de complementar o sistema fluvial,

formando uma rede de comunicações que favoreça a colonização, mediante a utilização das regiões situadas ao longo e entre os rios navegáveis.

Todavia, as características muito peculiares da Amazónia —enorme vazio demográfico e económico— não permitiam aplicar a mesma sistemática de planeamento usada normalmente nas outras regiões. Na verdade, uma iniciativa do Governo do Estado do Amazonas, no sentido da elaboração de um plano de transportes, demonstrou de forma prática e objectiva apenas ser economicamente justificável, em termos de benefícios directos aos usuários, a simples construção rodoviária naquele Estado, quando considerada como suporte de outros projectos de colonização, produção agro-pastoril ou extracção mineral. Daí, poder-se concluir que, dadas aquelas características, a submissão dos investimentos rodoviários na Amazónia à rendibilidade dos projectos específicos conduziria a um paradoxo: nada se deveria fazer quanto a comunicações terrestres naquela região porque o tráfego é nulo, ou muito reduzido, não obstante ser a estrada o instrumento indispensável à iniciação do seu desenvolvimento económico.

Tal sistemática teve então de ser substituída pela consideração predominante dos benefícios indirectos e intangíveis, em geral de difícil avaliação, por representarem interesses públicos que não exprimem lucros directos para indivíduos. Por esse motivo, a base de avaliação do projecto concebido foi transferida das consequências económicas entre os usuários para o amplo desenvolvimento socio-económico do país como um todo.

Em síntese, diremos que, ao lado de uma Amazónia demograficamente vazia mas rica em vales férteis, amplamente favoráveis à agricultura e à pecuária e com regiões onde se assinalam promissoras jazidas minerais, estende-se um Nordeste, com uma população já próxima dos 30 milhões de habitantes, distribuídos em sua grande maioria pelo semi-árido sertão, sem outras alternativas senão permanecerem marginalizadas do processo de desenvolvimento económico e social do país ou emigrarem para o Centro-Sul, engrossando favelas e mocambos, nos grandes centros urbanos.

3 — Como elemento válido para ir ao encontro da solução dos graves problemas resultantes deste binário, o Brasil decidira apoiar-se na sua salutar experiência de encontrar na estrada de rodagem pioneira o grande agente económico catalisador do desenvolvimento. Certo de que a estrada só por si constitui uma tomada de posse e gera vida, decidiu levar a efeito um gigantesco plano de obras de infra-estrutura naquelas duas regiões e promover a mais rápida integração das mesmas na economia nacional.

Para tanto, estabeleceu como etapas iniciais do grande «PROGRAMA DE INTEGRAÇÃO NACIONAL», a par da primeira fase do «PLANO DE IRRIGAÇÃO DO NORDESTE», o desbravamento da Amazónia, penetrando-a profundamente,

pelo lançamento de duas grandes estradas pioneiras: uma, a «Transamazónica», que, partindo do litoral nordestino, no Atlântico, e atravessando as regiões mais densamente povoadas e mais castigadas pelas secas periódicas, viesse cruzar a rodovia Belém-Brasília, na ponte sobre o rio Tocantins, e a partir daí, penetrando na floresta tropical e correndo por regiões onde a natureza parece invencível, alcançasse longínquos pontos urbanos estagnados nas margens de caudalosos rios navegáveis, após atravessar extensos e férteis vales, sempre em direcção ao Estado do Acre, onde contactaria com as estradas que estão a ligar o Brasil ao Peru e à Bolívia; e a outra, a «Cuiabá-Santarém», perpendicular àquela, que, partindo do Centro-Sul, em direcção do Norte, pela linha de cumeada entre os vales do Tapajós e do Xingu, e depois de vencer igualmente a floresta amazónica e as vastas regiões virgens do Planalto Central do Brasil, ligasse a distante cidade de Cuiabá, capital do Estado de Mato Grosso, com Santarém, importante porto situado na confluência dos rios Tapajós e Amazonas. Com estes dois grandes eixos — um transversal e outro longitudinal, com 5000 km. e 1500 km. de extensão, respectivamente — procura o Brasil alcançar nada menos que cinco objectivos: antes do mais, estabelecer a conexão com a malha de estradas de rodagem já construída ou em fase de construção no Nordeste, no Centro-Sul e na própria região amazónica, articulando-se nesta com as redes viárias dos países limítrofes; depois, complementar o rico sistema fluvial da Amazónia, pela intercepção dos trechos navegáveis dos afluentes do rio Amazonas — nada menos de oito, cada um dos quais quatro ou cinco vezes mais largo que o Tejo — passando as duas estradas a constituir verdadeiros caudatários terrestres desses rios navegáveis; em terceiro lugar, interligar os principais núcleos populacionais da região sul do rio Amazonas — agrupamentos urbanos incrustados na floresta, e que se comunicavam entre si pelos rios, após viagens de vários dias, passarão a comunicar-se em poucas horas, em viagem terrestre de algumas centenas de quilómetros —; a seguir, aproveitar as faixas de solos favoráveis para a colonização e para o estabelecimento de actividades agro-pecuárias, reservando para a colonização toda uma faixa de 20 km., tendo a estrada como eixo; por fim, criar facilidades de acesso às regiões de ocorrências minerais, com exploração económica.

Assim, as directrizes da «Transamazónia» e da «Cuiabá-Santarém» — ambas implantadas através de regiões virgens abertamente favoráveis à agricultura, à pecuária e à mineração — tiveram como um dos seus factores determinantes mais decisivos a articulação do sistema fluvial amazónico e da malha rodoviária do Nordeste e do Alto Amazonas com o sistema rodoviário do Centro-Sul, por intermédio das estradas já existentes: PortoVelho-Cuiabá, Cuiabá-Brasília e Brasília-Belém, de forma a poder desempenhar, realmente, o seu papel no «PROGRAMA DE INTEGRAÇÃO NACIONAL», proporcionando condições para a cria-

ção e o desenvolvimento de um sistema de circulação em todos os sentidos, que sirva de suporte ao crescimento de novas actividades económicas.

«Transamazónia» e «Cuiabá-Santarém» são, pois, estradas de integração que, além do mais, estabelecem o primeiro passo para a conquista da Amazónia, por constituirem a espinha dorsal do vigoróso plano de colonização a realizar nela, com o aproveitamento preferencial dos excedentes demográficos do Nordeste. É uma colonização que está a ser feita com base em novo modelo de assentamento do homem à terra. Com efeito, a rede de estradas que se traça sobre a maior reserva hídrica e florestal do mundo procura interpenetrar rodovias e hidrovias, num trabalho admirável que poderá marcar a primeira grande experiência do homem no domínio da selva inóspita, cortada por grandes cursos de água. Mas a abertura dos novos caminhos rumo à grande região reclamou a projecção de um programa capaz de racionalizar a ocupação das novas terras conquistadas pela mão do homem. Não mais a ocupação improvisada. Nasceu, como consequência, o programa de colonização que tem na «Transamazónica» o seu eixo monumental, a sua grande e ordenada aventura para a ocupação de vastas porções de terras. Um programa de colonização ao serviço do qual se colocaram todos os recursos permitidos pela tecnologia. Os machados, as pás e as picaretas, deram lugar aos modernos e gigantescos tractores, grandes moto-serras que abrem intermináveis manchas nuas na monótona sucessão verde que confunde e fascina a visão humana.

A orientação básica do programa de colonização consistiu, por um lado, em rasgar um horizonte para os excedentes populacionais do Nordeste, para esses emigrantes nordestinos que ampliam o quadro de dramas das vastas e complexas megalópoles sulistas, sem qualificação para enfrentarem a concorrência no mercado de trabalho urbano, e, por outro lado, em criar novas esperanças para os colonos descendentes dos europeus que já experimentaram a angústia dos minifúndios do sul. É a aliança da determinação férrea de sobreviver dos nordestinos, até há pouco sem perspectivas de futuro, com o elevado nível de mão-de-obra dos descendentes de europeus do sul, pois a ocupação, se reclama fibra, perseverança e disposição de luta, também exige saber.

Tem esta ocupação das novas terras, para evitar a exploração predatória dos recursos naturais, de ser racional, adoptando-se um projecto que vise acomodar a necessidade de sobrevivência sem comprometer as leis da natureza. Daí, as enganosas fórmulas do passado haverem sido substituídas por uma acção dinâmica e efectiva, que já hoje começa a transformar toda uma estrutura da Nação. É uma nova orientação seguida, expressa por um esforço conjunto, em que o desvio dos excedentes demográficos para áreas despovoadas se junta ao desejo de modernização da agricultura através da elevação dos níveis tecnológicos de exploração da terra. Ao mesmo tempo que se descomprimem as áreas superpovoadas — e elas não estão apenas no Nordeste mas, como dissemos,

ao longo de todo o litoral do Brasil — desenvolve-se todo um trabalho que visa a atender aos modernos imperativos da produtividade. E tudo com o grande objectivo da melhoria dos padrões sociais do povo.

Pretende o Brasil criar uma nova classe média — a classe média rural — multiplicando o número de proprietários, sem despojar dos seus mais legítimos direitos os que têm consciência da função socio-económica da terra.

Na faixa de 20 km. de largura, reservada para a colonização em toda a extensão das suas estradas, está a ser concentrado o esforço inicial de fixação do homem à terra.

As *agrovilas* — cada uma delas o menor centro de integração da comunidade urbano-rural, constituído, em média, por 50 famílias, estabelecidas em lotes rurais de 100 ha., e dispondo, essencialmente, de ensino primário, pequeno posto de serviço de saúde e um comércio reduzido — distribuem-se já em quase todo o trajecto das estradas da integração nacional, marcando a presença de milhares de brasileiros, de todos os quadrantes, no que foi, até há bem pouco tempo, o grande vazio amazónico. No primeiro ano e meio, foi criado nada menos de cerca de um milhar de agrovilas, todas elas agrupadas, em núcleos de 20, a formarem as *agrópolis*, por sua vez integradas não só pelas famílias dos colonos mas também pelas famílias vinculadas aos sectores não agrícolas e contando, cada uma delas, com um centro administrativo dos órgãos públicos de apoio, cooperativa, posto de assistência técnica, escola primária e, para o futuro, escola secundária agro-industrial e demais serviços básicos. Com o desenvolvimento do programa, surgirão, a cada 140 km, e formadas pelas agrovilas e pelas agrópolis, as *rurópolis*, centros de integração micro regionais da comunidade, cuja vida urbana será mais intensa, associada ao desenvolvimento de actividades industriais e de serviços, e de que constitui já modelo por excelência a povoação de Altamira — que viu, em pouco mais de um ano, a sua população passar de 6000 para 24 000 habitantes e o número de viaturas crescer de 40 para 500, numa verdadeira explosão, numa autêntica febre de desenvolvimento que, na sua pressa de crescer, de se civilizar, excede os dias bravios da explosão da borracha ao virar do século —.

Há, pois, a exploração constante de um planeamento urbano-rural, básico para que se consiga criar uma sociedade, uma comunidade capaz de trazer o desenvolvimento económico e social a toda uma região que se abre para o futuro. Esforço gigantesco, sacrifício espantoso, pois nem a floresta é uma terra de delícias nem os arroteamentos são fáceis... Os caminhos dos colonos estão eriçados de obstáculos e de espinhos que dilaceram não só os corpos mas também, por vezes, os espíritos.

Os próprios acampamentos que os construtores das duas estradas erguem, para ocorrerem às necessidades dos serviços, estão a ser dotados de unidades complementares, de tal forma que, conservados após a conclusão da obra, possam

desempenhar com êxito a função de núcleos pioneiros de colonização. E como, por disposição contratual, aqueles têm de recrutar a mão-de-obra no Nordeste, os referidos acampamentos adquirirão, de imediato, a feição de polos primeiros de colonização, legítimos módulos irradiadores de civilização, postos avançados de abrigo e de assistência do homem em sua missão desbravadora. Desses núcleos pioneiros irradiarão, mais intensa e extensivamente, medidas permanentes de ocupação regional e adequada exploração económica das terras virgens.

Com a estrutura urbano-rural em curso de implantação na Amazónia, busca o Brasil dar ao homem as condições indispensáveis à dignificação de *habitat* civilizado, criando os meios para a fixação do indivíduo e para que ele explore racionalmente os recursos naturais ali existentes. Por isso, pretende-se com a agrovila criar um pequeno centro urbano habitado por *rurícolas*, que se dedicam a actividades agrícolas ou pastoris: um verdadeiro bairro rural, com a infraestrutura mínima indispensável a esses aglomerados.

Pela grandeza da obra, pelo seu sentido económico-social e, até, por uma questão de segurança nacional, é inegável que a colonização da Amazónia constitui; no momento, prodigiosa frente de trabalho. As metas estabelecidas pelo «PROGRAMA DE INTEGRAÇÃO NACIONAL» vêm a ser cumpridas, de forma que, até 1974, ficarão instaladas mais de 100 000 famílias, num encargo total correspondente a 5,5 milhões de contos, soma que, dadas as características da região e o sentido pioneiro de todo o projecto, atende perfeitamente aos altos interesses nacionais.

Na verdade, a «Transamazónica» e a «Cuiabá-Santarém» constituem as duas principais etapas daquele programa, tendo em vista duas finalidades: por um lado, fazer com que o Brasil «empurre a fronteira da sua civilização» cada vez mais para dentro da Amazónia, objectivando realizar em larga escala e sobre extensas manchas de terras férteis aquilo que a rodovia Belém-Brasília e outras rodovias já vêm fazendo em escala menor e sobre terras piores; e, por outro lado, combinar a estratégia de ocupação económica da Amazónia com a estratégia de desenvolvimento do Nordeste, para romper um quadro de soluções até agora limitadas em ambas as regiões.

Por isso mesmo, a «Transamazónica» e a «Cuiabá-Santarém», ao englobarem programas de colonização e de reforma agrária, de exploração mineral, de corte transversal dos vales húmidos e de uma vinculação com o Planalto Central e o Nordeste, e ao estabelecerem um sistema de vasos comunicantes entre o Nordeste, a Amazónia e o Centro-Sul do país, perdem toda e qualquer característica de regionalismo para se revestirem de dimensões nacionais.

4 — As gigantescas dificuldades que se antepõem à execução deste imenso plano constituem o maior desafio à argúcia e — porque não dizê-lo — ao patriotismo dos brasileiros de hoje. O Brasil aceitou este desafio, nascido da maior

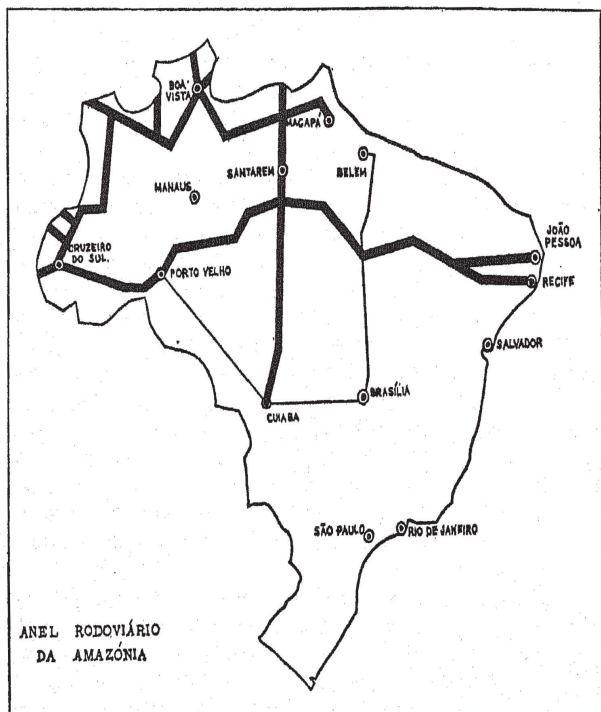
selva virgem do mundo, desafio já pràticamente vencido, ao ser aberto ao trânsito, em princípios de Outubro passado, o primeiro trecho da «Transamazónica». Construído em poucos meses, entre a ponte da estrada Brasília-Belém, sobre o rio Tocantins, e Itaituba, numa extensão de 1254 km., passou a permitir o tráfego desde o Atlântico —João Pessoa ou Recife— até ao mais íntimo da Amazónia, Itaituba, ao longo de mais de 3000 km., dando assim início a uma nova era na história da Nação-Continente que se chama Brasil. E porque a abertura daquele trecho no coração da floresta virgem, imutável desde milénios, marca a conquista definitiva, pelos brasileiros, do seu próprio território, é indiscutível que, a partir deste momento, se rasgaram às gerações de amanhã as portas do imenso mundo até aqui misterioso e impenetrável da Amazónia. E a nova estrada —a concluir dentro de um ano, pela abertura do tramo final, entre Itaituba e a fronteira do Peru— surge natural e inevitavelmente como o tronco de uma nova civilização na floresta vencida e abre uma epopeia em direcção ao Grande Norte, esse outro Brasil, cujos segredos o homem ainda não conseguiu desvendar.

Por isso mesmo, ainda não bem entregue ao tráfego aquele primeiro troço da «Transamazónica», nova decisão foi tomada, no quadro do «PROGRAMA DE INTEGRAÇÃO NACIONAL», qual seja a de rasgar a Amazónia com mais uma rodovia — a «Perimetral do Norte» — que, partindo do Atlântico, em Macapá, correrá uma extensão de 3000 km., paralelamente às fronteiras norte e noroeste do Brasil, ao longo de terras virgens, quase desconhecidas, formadas por planícies, serras e várzeas, espigões e vales, florestas e campos naturais, até alcançar o Cruzeiro do Sul, no Acre, onde entroncará com a Transamazónica. Graças a esta via de penetração, novo e imenso espaço, praticamente vazio, será incorporado no património nacional económico, uma vez que, a partir dela, se irá proceder ao desbravamento do setentrião brasileiro, na parte situada a norte do rio Amazonas, tanto mais que, por um lado, sairão, a partir desta perimetral, vários ramais que interceptarão as fronteiras dos países vizinhos e, por outro lado, a penetrante Cuiabá-Santarém será prolongada para norte, em direcção da fronteira do Brasil com o Suriname.

A construção deste vasto plano, a ser iniciado em Julho do corrente ano, processar-se-á gradualmente de modo a permitir a compatibilização entre os investimentos rodoviários e as reais possibilidades de colonização das novas terras, de implantação de projectos agropecuários e de exploração dos recursos minerais, procurando-se valorizar mais e mais os benefícios decorrentes de tais inversões. E, ao longo de todas elas, desenvolver-se-á um programa de colonização nas mesmas bases do que está a ser implantado na «Transamazónica».

Assim, o conjunto «Perimetral-Norte»/Cruzeiro do Sul-Porto Velho/Porto Velho-Cuiabá/Cuiabá-Brasília/Brasília-Belém, formará um gigantesco anel rodoviário, a circundar, nos limites do território brasileiro, toda a imensa bacia amazónica,

que, rasgada pela cruz Transamazónica/Cuiabá-Suriname, passará a ter asseguradas a sua colonização e a sua integração na economia do País. Abre-se, desta maneira, a cortina de um horizonte amplo, delinea-se uma nova fronteira política, humana e económica, em direcção ao norte e ao ocidente, cujas potencialidades começam a ser descobertas pela mão do homem.

ANEL RODOVIÁRIO
DA AMAZÓNIA

Graças a este gigantesco esforço, o homem amazonense deixará de ser o pária ignorado, enfermo, pobre, abandonado, que sempre tem sido, para, liberto das dolorosas carências de ordem física e moral de que sofre, se elevar até alcançar plena consciência de si próprio, como homem que é. E então a Amazónia deixará de ser o actual imenso deserto verde, o intrincado verde da floresta inexpugnável, a densa cortina a encobrir o «vegetar» de quem deve viver, para passar a ser qualquer coisa em que o seu verde se torne o da esperança dos homens que a habitam.

E o Brasil, decidido a encontrar o objectivo da grande caminhada, começa a ter a sua grande fronteira que simboliza essa caminhada rumo ao futuro, cuja construção se há-de fazer, não com discursos nem com dúvidas perante os grandes empreendimentos, mas com o espírito e o trabalho, com a determinação de um povo decidido a ocupar o seu lugar no mundo.

Por todos os recantos do país, escuta-se, hoje, um novo canto que, em vez de exaltar doentiamente o passado, enaltece com entusiasmo o futuro e exige uma acção positiva e concreta, pois o Brasil pretende ser, não um simples espectador da História, mas sim um protagonista do amanhã. Em todas as latitudes e longitudes, o Brasil está a ser sacudido por uma vontade férrea de cortar as velhas amarras da miséria, e portanto do subdesenvolvimento, vontade nascida da consciência que hoje domina os brasileiros das suas inegáveis e incomensuráveis potencialidades.

É a grande batalha pela conquista do imenso espaço vazio, onde tudo é gigantesco, desde os problemas a enfrentar até à floresta a vencer; é a grande batalha pela descoberta dos novos e fascinantes segredos que o seu sub-solo guarda há milénios; é a grande batalha para dominar a Natureza e a colocar ao serviço do Homem brasileiro.

Tamanho é o vulto desta batalha que reclama a participação efectiva de todo um povo, a exigir o esforço de algumas gerações.

Começam a brotar na Amazónia —que, até hoje, constituiu um permanente desafio à capacidade e à competência dos brasileiros— as sementes de uma conquista que haverá de marcar uma nova e verdadeira odisseia na história do Brasil.

A inteligência brasileira sempre soube encontrar na estrada —como os norte-americanos haviam encontrado no caminho-de-ferro— o conduto pioneiro que transporta o desenvolvimento, pelo que o Brasil se lançou numa empreitada histórica traduzida na construção de longas rodovias que, partindo do Atlântico e do Centro-Sul, atravessassem áreas secas e densamente povoadas para mergulharem em áreas húmidas e desertas da Amazónia, atingindo os longínquos pontos do Amapá, de Roraima e do Acre e, daí, se integrassem nas rodovias que já marginam as fronteiras nacionais com o Suriname, a Guiana, a Venezuela, a Colômbia, o Peru e a Bolívia.

Gigantesca batalha esta que, por muito e muito tempo, o mundo julgara ser o Brasil sozinho incapaz de travar e vencer. Insinuava-se, até há bem pouco tempo, que a Amazónia não devia pertencer ao Brasil, dizendo-se mesmo que a única solução seria a sua internacionalização, a fim de vários países, com o apoio da O.N.U., unirem esforços para a colonizarem. Mas o Brasil soube encontrar, em si mesmo, a determinação e as energias necessárias à batalha. E, sem hesitações, lançou-se ao ataque do mais maciço e terrível bloco da cintura tórrida: a Amazónia. O Brasil sabia e sabe que a Amazónia é de facto Brasil e pretendia

e pretende que não seja de mais ninguém. Daí, a obrigação da sua integração no todo nacional: «integrar para não entregar».

Entretanto, alguns estranhos e incompreensíveis ataques surgiram de fora contra a ideia da «Transamazónica», engenhosas campanhas e manobras se desencadearam contra a sua construção. Exploram, umas, o argumento de que esta leva ao extermínio dos derradeiros índios, que não poderão resistir ao contacto com a civilização, vitimados por doenças que contraiem nas suas relações com os brancos; prenunciam, outras, a desgraça do desequilíbrio ecológico da Terra, ao privar a humanidade de muito oxigénio.

A verdade, porém, é que, quanto ao primeiro argumento, em todo este processo de alargamento das fronteiras económicas do Brasil, de modo algum foram prejudicados, e muito menos alienados, os interesses das numerosas tribos existentes na faixa de influência das duas grandes rodovias. As terras dos silvícolas estão a ser mantidas sob a sua exclusiva exploração, dentro do preceito constitucional de inalienabilidade e de posse permanente, com o reconhecimento de que os indivíduos gozarão do usufruto exclusivo das riquezas naturais e de todas as utilidades existentes nas faixas de terra hoje por eles ocupadas. No decorrer da construção das estradas, especialistas da «Fundação Nacional do Índio» acompanham *pari passu* as equipas de serviço, de modo a prevenir e a evitar a qualquer custo encontros não pacíficos. Com tais cautelas e providências, ficam preservadas as terras, a cultura e a sobrevivência dos índios na área de implantação da «Transamazónica», da «Cuiabá-Santarém» e da «Perimetral-Norte».

Quanto ao segundo factor, nunca o mundo se preocupara com a marcha de leste para oeste dos americanos, muito embora nessa marcha numerosas e vastas florestas houvessem sido sacrificadas; nunca ninguém se opôs à construção pelos russos da sua «Transiberiana», em direcção ao Extremo-Oriente; nunca houve quem protestasse contra tudo quanto os não africanos realizaram em África em matéria de desflorestação; nem hoje se assiste a qualquer reacção contra a ideia da construção da «transafricana» e muito menos contra a destruição sistemática das imensas florestas do Vietnam por meio de agentes químicos. Preocupa-se, todavia, com a Amazónia, apontada como um pulmão do mundo. E aqueles que mais se empenham contra a penetração na Amazónia não mostrariam, por certo, igual empenho se fossem eles a fazerem essa penetração, como tanto desejaram. Em face de tamanha preocupação pelo destino desta fonte de oxigénio, parece não ser por demais impertinente perguntar quais os países desse mundo que, até hoje, pagaram ao Brasil qualquer imposto pelo oxigénio que dela recebem.

Este — a AMAZÓNIA — é o primeiro grande desafio lançado ao Brasil dos nossos dias e ao qual está a responder com superior visão e admirável tenacidade.

B — O desafio «ATLÂNTICO»

1 — O segundo desafio chama-se ATLÂNTICO.

Os grandes feixes de comunicações marítimas estabelecem a ligação entre a Europa e a América, através do Atlântico, e entre o binário Europa-América e o Oriente, através do Índico. No que refere ao Atlântico, constitui ele a sede principal da potencialidade do Ocidente, sendo sulcado, todos os dias, por mais de 3000 barcos mercantes, que transportam as matérias-primas e os produtos de que os países da NATO necessitam para manterem vivas as suas economias; quanto ao Índico, serve ele não só de via de escoamento natural do petróleo do Médio Oriente — 62 % de todas as reservas do mundo — em direcção à Europa — num volume de 80 % do seu abastecimento — e ao Japão, Austrália e África — num total de 90 %, 60 % e 80 % das respectivas necessidades — mas também de via de trânsito quer dos minérios de ferro que o Império do Sol-Nascente recebe da África e da Índia quer dos produtos manufacturados pela sua indústria e exportados para os países asiáticos, africanos e europeus. São, na realidade, ligações vitais para o Ocidente.

A Rússia não tem dúvidas a respeito do futuro deste uma vez que consiga impedir a realização de tais ligações. Daí, a mudança fundamental operada no espírito dos seus mais altos responsáveis quanto à compreensão da importância do poder naval e à sua utilização, mudança que levou, na década de 60, à expansão marítima soviética, com vista, sobretudo, a uma presença efectiva e poderosa naqueles dois oceanos, até porque, detidos e neutralizados na Europa, passaram os russos a infiltrar-se em torno dela, apertando-a num poderoso e dramático abraço.

Assistiu-se, de facto, durante aquele período, a um aumento progressivo da sua esquadra tanto em número de barcos como em potencial, enquanto as forças navais da NATO declinavam constantemente. E embora a capacidade da indústria naval americana não seja inferior à russa, o ritmo de crescimento do potencial naval dos dois blocos, por falta de exploração integral das possibilidades daquela, colocará, nos próximos anos, o Ocidente em posição inferior à do Leste.

Esta capacidade, cada vez maior, proporcionará aos russos, em relação ao passado, mais possibilidades de alcançarem os seus objectivos, pelo que, a manter-se a actual situação, caminhar-se-á para o momento em que a NATO não poderá garantir as linhas marítimas de comunicação no Atlântico: será fracturada em duas logo no início das hostilidades, a menos que consiga, num esforço a realizar desde já, assegurar o controlo pleno daquele oceano.

Estão bem definidos os objectivos da política naval russa no Atlântico: por um lado, o sistema de comunicações que, cruzando nos dois sentidos o Atlântico-Norte, ligam as fontes americanas de abastecimento às zonas europeias de

consumo, e, por outro lado, as vias que, ao longo das duas margens do Atlântico-Sul, lhes trazem os petróleos do Médio-Oriente e os produtos oriundos da América do Sul e da África Austral, conjunto de comunicações do mais alto valor estratégico para o esforço da guerra e a sobrevivência dos países aliados europeus.

Significa isto encontrar-se o tráfego entre as duas margens do Atlântico sob uma séria ameaça potencial. Sem mover um só homem, ou sem disparar uma só arma da Europa Central, a União Soviética pode causar graves, senão mesmo fatais, prejuízos ao Ocidente, cortando-lhe as rotas marítimas do Atlântico, pois o dispositivo estratégico de apoio que soube construir assegurará, em tempo de guerra, à sua arma submarina uma distribuição e uma permanência de meios adequados na área do objectivo.

Numerosas são as linhas de navegação que, seguindo rotas bem definidas, atravessam, por sua vez, as águas do Índico, quer do Atlântico e para o Atlântico, via Cabo e Canal do Suez, quer a caminho do Extremo-Oriente, através dos Estreitos da Malásia e da Austrália, crescendo de ano para ano a densidade de navegação, como consequência do aumento da importância económica das áreas geográficas do Médio e do Extremo Orientes, com passagem pela do Sudeste Asiático. Eis a razão por que os russos, que o classificam de «área estrategicamente vital», estão a conquistar, pouco a pouco, este oceano, desde o sudeste da Ásia até ao sul da África.

Nele, a expansão russa encerra objectivos defensivos e ofensivos: defensivos, para evitar, por exemplo, que, no caso de um conflito global, a Rússia seja atingida por mísseis lançados de submarinos nucleares que sulquem as águas oceânicas nas imediações do continente asiático ou para impedir a expansão marítima da China; ofensivos, entre outros aspectos, pelo que representa de ameaça às linhas de navegação mercante ocidentais e às fontes de petróleo. Sabem, na verdade, os russos que o controlo e o domínio do Oceano Índico lhes dariam posições vantajosas para promoverem a sua penetração em África, para dominarem a rota seguida pelos navios-tanques que transportam o petróleo do Médio-Oriente e igualmente para influenciarem a vida económica e política dos povos asiáticos, além de permitirem impor a sua presença nos acessos ao Pacífico Ocidental.

2 — A nosso ver, o problema fundamental da penetração da União Soviética nos mares reside na ligação imprescindível dos dois grandes oceanos — Atlântico e Índico — que, no seu conjunto, definem a pedra básica da estratégia global soviética. Com efeito, se a supremacia russa no Atlântico confere àquela a possibilidade de estrangular a aliança da NATO, o seu eventual domínio no Índico, em ligação com a penetração que activamente vem a processar no Mediterrâneo, tornará mais vulnerável um dos flancos da referida aliança e envolverá, através

das duas frentes —norte e leste— o continente africano. E, para além de tudo isto, criará um poderoso bloco geopolítico que se oporá simultânemamente à expansão das influências chinesa e americana.

A ligação entre os dois oceanos constitui, de facto, para a Rússia um dos objectivos da mais alta prioridade da sua estratégia global e só poderá realizar-se através do Mediterrâneo e da rota do Cabo.

Com o encerramento do Canal do Suez, ocorrido quando da «guerra dos seis dias», entre árabes e israelitas, o Mediterrâneo perdeu repentinamente as rotas marítimas que ligavam a Europa do Ocidente com o Médio-Oriente, a África Oriental e o Extremo-Oriente, tornando-se um mar sem saída. Deslocaram-se essas rotas para a costa ocidental africana, e, com esse deslocamento, Luanda, Lobito, Cabo, Durban, Lourenço Marques, Beira e Nacala adquiriram a importância comercial ostentada no passado por Malta e Port Said. De facto, a inutilização temporária daquele acesso ao Índico determinou o desvio para o périplo de África da totalidade do tráfego entre Ocidente e Oriente —até então inteiramente realizado pelo Canal, embora já em 1967 algum petróleo viesse, em supertanques, pelos caminhos do sul—. Num ano apenas —entre 1 de Abril de 1968 e 1 de Abril de 1969— cruzaram as águas do Cabo nada menos de 13 890 navios mercantes de grande porte, dos quais 5500 com bandeiras de países comunistas, e, em Fevereiro de 1972, nada menos que 703 cargueiros e 1835 petroleiros de países da NATO contornaram o Cabo, estando já reconhecido que a maior parte do petróleo nunca mais deixará de utilizar esta via. Com efeito, a indispensabilidade de libertar a Europa da severa dependência do Canal do Suez para o transporte daquele levou à construção de grandes petroleiros e ao lançamento de novos oleodutos entre os poços do Médio-Oriente e os terminais do Mediterrâneo Oriental. Os petroleiros, hoje com mais de 300 000 T, terão em breve 500 000 T —já em construção— e alcançarão 1 000 000 T —pois os planos já estão em curso— o que permitirá transportar pela rota do Cabo a quase totalidade —cerca de 75 %— do petróleo necessário à Europa, onde chega em condições de preço mais vantajosas do que quando seguia pela rota do Suez. Isto quer dizer que esta só voltará a ter interesse desde que, depois de desobstruído o Canal, a sua capacidade de passagem seja elevada, no mínimo, para 500 000 T. Se, porém, anotarmos que, por um lado, o alargamento e o aprofundamento do Canal para barcos desse porte representariam obras de um vulto inimaginável e reclamariam enormes investimentos de capital —para barcos de 200 000 T, apenas, exigiriam 4 a 5 anos e absorveriam cerca de 30 milhões de contos— e que, por outro lado, tão gigantescos encargos obrigariam a elevar substancialmente as taxas de passagem, agravando assim os preços do transporte, reconheceremos os motivos por que deixou de oferecer interesse eliminar a actual neutralização do Canal do Suez. O petróleo do Médio-Oriente continua, de facto, a chegar à Europa em quantidades crescentes e a preços mais baixos do que anteriormente, quer através

dos oleodutos quer utilizando, sobretudo, os petroleiros gigantes, que contornam a África.

Muito embora tanto baste para demonstrar o real significado da rota do Cabo, não deixará de ter interesse saber-se que por ela são transportados 25 % das importações da Europa em alimentos, que os peritos admitem que, em 1975, entre 40 e 60 % dos fornecimentos do petróleo para os Estados Unidos dependerão da mesma rota e que se calcula, no mínimo, em 32 o número de comboios navais que, em tempo de guerra, tomarão mensalmente este caminho para a Europa.

A liberdade da sua utilização interessa, pois, sobremaneira ao Ocidente, tanto mais que, sendo nela que Índico e Atlântico dão as mãos, a Rússia, por força dos objectivos da sua estratégia global, mantem-na sob vigilância muito atenta. O Ocidente, porém, continua obcecadamente voltado para o norte, parecendo teimar em ignorar o perigo que sobre ele impende a sul e cujos contornos cada vez mais se esclarecem e definem.

Daí, a necessidade de a defesa da rota do Cabo ser feita apenas no quadro do hemisfério sul, no qual se destacam três grandes realidades estratégicas: Portugal, Brasil e República da África do Sul.

Têm destino atlântico as duas primeiras.

Desde os primórdios, o núcleo da nacionalidade portuguesa, impelido para o mar pela própria configuração geográfica do solo que habitava, nele encontrou o campo vasto que as suas raras qualidades de decisão, de intrepidez, e o seu instinto de liberdade por assim dizer procuravam num natural «desejo» de fortalecimento e irradiação.

Formou-se assim uma aliança entre Portugal e o mar, e nessa fusão encontra-se o elemento vital da nação portuguesa, cujo núcleo ético foi de navegadores e que, como navegador, se engrandeceu e venceu um destino de expansão oceânica, um destino de glória ultramarina. Por isso, se o Atlântico é, em boa verdade, o mar de Portugal, Portugal é terra do Atlântico.

Portugal escreveu a sua história sobre as ondas atlânticas pois foi este o mar que lhe foi berço e lhe serviu de caminho às suas aspirações e às suas vitórias. Sobre elas haveremos de continuar a desenvolver o nosso esforço, sobre elas teremos de edificar o nosso futuro.

Porque possui, na margem europeia, um território com um dos mais vastos empórios, o porto mais ocidental do continente, ligado directamente ao «hinterland» europeu; porque lhe pertencem na África ocidental largas faixas de costa e portentosos e vastos territórios; e porque tem no centro do Atlântico uma série de arquipélagos que são pontos de apoio de todas as rotas marítimas entre os continentes; Portugal é, de inteira justiça, uma das potências atlânticas. Daí, a necessidade que tem do Atlântico-Sul: as suas ligações para o Brasil e para a África, depois de saltarem de Lisboa para a Madeira e daqui para Cabo Verde,

increvem-se nele, a partir deste arquipélago, para atingirem qualquer dos pontos das costas brasileiras ou africanas.

Mas, se o destino de Portugal sempre foi um destino atlântico, também o do Brasil o é. Ocupa este, de facto, uma grande parte da margem americana, pelo que a sua política de expansão não pode tomar outro rumo que não seja o do Atlântico. Pertence-lhe, de facto, por direito natural, o estatuto de potência atlântica. Por isso, e como Portugal, tem necessidade dele, sobretudo do Atlântico-Sul. Essa necessidade fica bem ressaltada se admitirmos, por hipótese, que, do outro lado do Atlântico, não somos nós mas uma outra nação, forte e poderosa, que de um a outro extremo ocupe e domine todo o vasto e fertilíssimo Estado de Angola. De posse, na costa africana, de excelentes bases navais e de tudo quanto necessitava — incluindo o petróleo — para o completo abastecimento de uma poderosa frota de guerra, seria essa nação, para o Brasil e em frente do Brasil, um muito provável e perigoso rival. E a rivalidade não se circunscreveria ao campo militar; antes se estenderia ao campo comercial e económico, onde se revelaria terrível concorrente, inundando com facilidade os mercados da Europa e da América do Norte de todas as matérias-primas e de todos os variadíssimos produtos agrícolas daquele vastíssimo e ubérrimo território, e que são precisamente os mesmos que o Brasil produz.

Como consequência, a garantia do domínio do mar, no Atlântico-Sul, é, e será sempre, um objectivo comum aos dois países, com a diferença de que, isolados, difícil senão impossível lhes será garantirem esse domínio, ao passo que em conjunto, de mãos dadas, é tarefa bem mais fácil e — podemos dizê-lo — quase assegurada.

A garantia da sua eficiência exige, porém, a cooperação da República da África do Sul, a terceira realidade estratégica do hemisfério. Na verdade, porque, além de índica é também atlântica, por se encontrar situada entre ambos os oceanos, passando obrigatoriamente pelas suas costas todos os navios que trafegam entre os dois grandes mares, surge ela como peça indispensável da segurança da rota do Cabo, de importância estratégica indiscutível.

Da cooperação entre as três grandes realidades estratégicas do Atlântico-Sul — Portugal, com os excelentes portos de Luanda, Lobito, Lourenço Marques, Beira e Nacala, além das suas comprovadas potencialidades naturais; a República da África do Sul, com o porto do Cabo e as bases de Simonstown, Durban e, no futuro, Saldanha, a que se juntam as suas ilimitadas possibilidades materiais; e o Brasil, com o seu notável potencial económico e humano, as incomensuráveis riquezas minerais do seu subsolo e as matérias-primas de toda a natureza e de capital importância na indústria bélica e ainda com as suas valiosas posições estratégicas, complementares das de Portugal e da África do Sul — nascerá uma nova aliança, responsabilizada pela defesa de toda a área meridional daquele oceano, garantindo assim a liberdade de navegação nas

suas águas e, como consequência, a livre utilização da rota do Cabo. E o elo de articulação desta nova aliança com a actual NATO estaria em Portugal e no Brasil, através das suas excepcionais posições do eixo Fernando Noronha-Cabo Verde.

Eis o segundo desafio lançado ao Brasil, cuja resposta está na realização desta aliança.

Surge, pois, para ele — como grande *país-charneira*, indeciso entre dois destinos — e em consequência da sua posição geográfica e da sua potencialidade no quadro sul-americano, o papel de polo em torno do qual têm de girar todos os problemas do hemisfério sul. Na verdade, o Brasil precisa de criar, sob a sua chefia política, um núcleo geo-político poderoso, homogéneo, criação que se impõe na sequência lógica do apoio que tem de dar ao núcleo geopolítico do Atlântico, como meio de facilitar a sua missão. E a sua chefia justifica-se plenamente uma vez que o Brasil é, no continente sul-americano, não só o país de maior área territorial mas também o de maior projecção política internacional.

Mas, porque a situação política mundial pode evoluir muito mais rapidamente do que a montagem de um sistema ou a execução de uma mobilização, importa que, para não sermos uma vez mais surpreendidos, organizemos desde já a referida aliança, se na verdade quisermos enfrentar com êxito a grave ameaça que nos espreita a sul. Uma vez que o Ocidente não acorda para tão dramática realidade, que o hemisfério sul o faça, criando a sua aliança própria, na certeza de que o seu potencial é suficiente para dar a garantia de um escudo capaz de cumprir a missão. Se, apesar de tudo, o não fizer, e quanto antes, então passará a estar definido e aberto o caminho para a ruína do mundo ocidental, de que Brasil e Portugal são partes integrantes.

III

CONCLUSÃO

Com a maior serenidade, que não é despida de entusiasmo, e com a mais firme determinação, de que não está ausente a consciência das dificuldades e das responsabilidades, o Brasil aceitou estes dois grandes desafios que o mundo de hoje lhe dirigiu: e aceitou-os porque reconheceu estarem neles as bases da construção do seu futuro, voltado aberta e deliberadamente para o seu imperativo de universalidade, deixando de se confinar a um destino continental.

Em ritmo acelerado e de forma progressiva, desenvolve-se no Brasil o sentimento das suas imensas possibilidades e do papel que lhe interessa desempenhar no mundo. Deixou de ser simplesmente um país para o qual se admitia como possível, a prazo longínquo, dilatado futuro, e passou a ser uma poderosa

realidade no mundo dos nossos dias, que percorre já o caminho desse futuro cuja contrução iniciou de facto, apoiando-se na alta industrialização, a tornar-se uma certeza indiscutível.

Enquanto que, em 1971, os investimentos para a instalação de novas indústras e a ampliação de indústrias existentes totalizaram 24,75 M [1] de contos, nos primeiros nove meses de 1972 esse total atingiu 43,75 M de contos, fixando-se as estimativas de crescimento da produção industrial para o mesmo período em cerca de 14 % sobre igual período do ano anterior. E assim, e apenas a título de exemplo, diremos que, em siderurgia, vão ser investidos, entre 1972 e 1976, nada menos que 56 M de contos, no programa de ampliação e construção de novas usinas de aços planos, não-planos e especiais, e, de 1976 a 1980, pelo menos outro tanto; no que se refere ao sector petroquímico, os valores dos projectos executados ou em execução, definidos no período de 1966/71, somaram 36,644 M de contos, estando já em operação mais de metade dos projectos que colocam o Brasil no cenário petroquímico internacional; por sua vez, os grandes projectos industriais do NE, abrangendo não ferrosos, álcalis e petroquímica, representam investimentos, de 1972 a 1980, da ordem de 45,8 M de contos; na mineração de ferro, estão a ser investidos 56 M de contos, o que transformará o Brasil, a partir de 1976, no maior exportador deste produto; no campo da indústria de bens de capital também estão a realizar-se maciços investimentos, para que este sector atinja, antes de 1980, uma capacidade anual de produção da ordem de 28 M de contos por ano, de máquinas e equipamentos sob encomenda.

Na segunda metade desta década, vários sectores industriais do Brasil terão adquirido níveis de produção semelhantes aos atingidos nos grandes países da Europa. Assim, por exemplo, é possível que, em 1980, o Brasil esteja a produzir 2 M de veículos por ano e a sua indústria siderúrgica se situe na mesma ordem de grandeza das siderurgias da Itália, França e Inglaterra.

Para enfrentar as incomensuráveis exigências de energia resultantes de tão grandioso programa de industrialização, está o Brasil lançado na construção da maior barragem do mundo, explorando a impressionante potencialidade do rio Paraná. Serão produzidos nada menos de 15 M de KW — ou seja, 1,5 vezes o total da capacidade energética actualmente instalada no País — que representará, mediante o dispêndio de 56 M de contos na construção da barragem, a emancipação do Brasil no sector da energia.

Compreende-se e sente-se, pois, que o Presidente Médici houvesse afirmado, numa síntese verdadeiramente lapidar, que já ninguém poderá segurar o Brasil, este Brasil portentoso que representa a segunda obra imorredoira criada por Portugal ao longo da sua história.

---

[1] M = milhões.

Vivemos hoje uma época dramática, dolorosamente trágica, em que um novo conceito principia a desenhar-se: a dificuldade, senão mesmo a impossibilidade, de haver lugar para os pequenos, num mundo em que a sobrevivência exige imperativamente recursos materiais e humanos cada vez mais vastos. Têm os pequenos povos de estudar e realizar a maneira de obterem influência na balança das nações, pois resignarem-se ao simples papel de satélites das grandes potências seria caminharem deliberadamente para o suicídio. É a sobrevivência que o impõe. Reclama ela, de nós uma terceira obra — a criação do *MUNDO LUSÍADA* — que, sendo a lógica e natural continuação da segunda e projectando-se no mundo de amanhã, já em gestação, garanta a nossa existência como povo livre e soberano. É o grande desafio que este novo mundo nos lançou. Saibamos nós compreendê-lo e, compreendendo-o, saibamos nós construir essa obra, sem as limitações de um saudosismo comprometedor, antes com inflexível respeito pelas realidades insofismáveis da hora actual, assentando-a nos cinco grandes pilares que se chamam Portugal, Cabo Verde-Guiné, Angola, Moçambique e Brasil.

SUMMARY

THE CHALLENGES THAT FACE BRASIL TO-DAY

Colonel Hermes de Araújo Oliveira contributes to our Bulletin with article on the Challenges that Brasil to-day face.

In it he defines the four geographical factores that are paramount in South America i.e. the coast of the Pacific Ocean, the coast of the Atlantic Ocean, to the north the mighty Amazonas river and to the south the bay of the Plate.

Colonel Hermes de Oliveira stresses the significance in what concernes the Pacific Coast of the unfavorable conditions prevalent along it. No good harbours, frequent earthquakes, numerous vulcans some very much alive, and last but not the least the Andes an authentic barrier to the penetration inland. Different and favorable are according to him the conditions in the Atlantic Coast. Good and many navigable rivers, the waters of the Atlantic Ocean along this coast are normaly calm, and the streams within always advantageous, there are no cyclones no typhoons.

The geographical factor represented by the Amazonas river, navigable in most of its 3.000 kilometers as well as its tributaries, an imense network of navigable streams by which civilization can penetrate into the jungle, is undoubtly a very favourable one.

Not so the River Plate which results of the confluence of the Paraguai and Parana. The geographical conditions here all generaly unfavourable.

Colonel Hermes de Oliveira maintains that the geographical conditions in South America are particularly advantageous to one country: Brasil.

Although the other South American Countries are in some ways economicaly powerfull there is no doubt that Brasil is the main economic factor of the continent.

Its huge dimension 8,5 millions square kilometers and other physical caracteristics the distribution of the population and its density are not withstanding challenges that face Brasil to-day.

Colonel Hermes de Oliveira then analises all the implications of those challenges beginning with the Amazonia which covers an area of 59 per cent of all Brasil having only 8 per cent of the population.

The development of the Amazonia is consequently one of the problems that in the near future Brasil is determined to solve.

Striking an hopefull note in the last paragraph of his article Colonel Hermes de Oliveira brings into relief the increasing industrial development of Brasil.